RAJYA SABHA

Friday, the 21 sf *February,* 2003/2 *Phalguna,* 1924 *(Saka)*

The House met at eleven of the clock,

MR. CHAIRMAN in the Chair.

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

ट्रेन पटरी से उतरने के कारण दुर्घटनाएं

*61. **श्री मती प्रेमा करियप्पा**: †

श्री मोती लाल वोरा :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले चार वर्षो के दौरान ट्रेनों के पटरी से उतरने के कारण कितनी दुर्घटनाएं हुई :,

(ख) इन दुर्घटनाओं के मुख्य कारण क्या थे और इन्हें रोकने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए है:,

(ग) क्या यह सच है कि 21 दिंसबर, 2002 को बंगलौर एक्सप्रेस दुर्घटनाग्रस्त हुई थी :, और

(घ) यदि हां, तो इसमें जान-माल का कितना नुकसान हुआ और दुर्घटना के कारण क्या थे ?

रेल मंत्री (**श्री नीतीश कुमार**) : (क) से (घ) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है ।

---

† सभा में वह प्रश्न श्री मती प्रेमा करियप्पा द्वारा पूछा गया ।

विवरण

(क) पिछले 4 वर्षो के दौरान अर्थात् 1998-99 से 2001-02 और 2002-03 (जनवरी, 2003 तक) में होने वाली पटरी से उतरने की घटनाओं सहित गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या निम्नलिखित है:-

वर्ष	कुल गाड़ी दुर्घटनाएं	पटरी से उतरने की कुल घटनाएं
1998-99	397	300
1999-2000	463	329
2000-01	473	350
20001-02	473	250
2002-03* (अप्रैल-जनवरी, 2003)	304	188

*अनंतिम

(ख) गाड़ी के पटरी से उतरने के प्रमुख कारण इस प्रकार है :-

प्रमुख कारण	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003*अप्रैल-जनवरी 2003)
रेल कर्मचारियों की विफलता	230	250	260	203	151
रेल कर्मचारियों से भिन्न व्यक्तियों की विफलता	10	18	25	18	3
उपस्कर की खराबी	31	24	32	24	4
तोड़फोड़	11	20	19	13	14
मिले-जुले कारण	1	-	1	-	-
आकस्मिक	12	12	10	18	13
अज्ञात	5	5	3	4	2
जांचाधीन	-	-	-	-	1
कुल	300	329	350	280	188

*अनंतिम

पटरी से उतरने की घटनाओं को रोकने और उनके दुष्प्रभाव में कमी लाने के लिए किए जाने वाले कुछ महत्पपूर्ण उपाय निम्निलिखित हैं :-

(1) गतायु परिसंपतियों के नवीकरण तथा संरक्षा संवर्धन कार्यो के लिए 17,000/- करोड़ रूपये की नॉन-लेप्सेबल रेल संरक्षा विशेष निधि की स्थापना की गई हैं ।

(2) सभी उत्पादन इकाइयों, अधिकाशं मरम्मत कारखानों और बड़ी संख्या में शेड और डिपो ने अपनी गुणवत्ता अनुरक्षण प्रणाली के लिए आईएसओ- 9002 प्रमाणन प्राप्त कर लिया है ।

(3) मल्टी रिसेटिंग सतर्कता नियंत्रण उपस्कर, कंप्यूटर नियंत्रित ब्रेक प्रणाली, विस्तृत डाएनेमिक ब्रेक और पहिए को फिसलने से रोकने के लिए क्रीप कंट्रोल जैसी सम्मुन्नत संरक्षा विशेषताओं वाली नई श्रेणी के डीजल रेल इंजनों की खरीद ।

(4) गाड़ी की गति को मॉनीटर करने के लिए माइक्रोप्रोसेसर कंट्रोल स्पीड रिकोर्डर की व्यवस्था ।

(5) रनिंग कर्मचारियों के प्रशिक्षण में सुधार करने के लिए प्रशिक्षण उपकरण के रूप में सिमुलेटरों की खरीद ।

(6) चालान के समय धुरा/जर्नल्स की टूटन को रोकने के लिए हॉट बाक्सों के अलग हो जाने का समय पर पता लगाने के लिए ओडौर-कम-फ्यूम टाइप हाट बाक्स डिटेक्टर का प्रयोगशाला में परीक्षण ।

(7) प्रणाली में शामिल किए जा रहे नए मालडिब्बे अधिक विश्वसनीय कैसनब बोगियों और एयर ब्रक प्रणाली से युक्त हैं । मालडिब्बों पर बोगी माउंटेड ब्रेक प्रणाली का भी विकास किया गया है । मालडिब्बों में संयुक्त ब्रेक ब्लाकों की भी धीरे-धीरे उपयोग बढ़ाया जा रहा है ।

(8) दुर्घटनाओं और उसके परिणामस्वरूप होने वाले हताहतों की संख्या को कम करने के लिए चल स्टाक के डिजाइन में सुधार ।

(9) रेलपथ अनुरक्षण के लिए टाई-टैपिग और गिट्टी- सफाई मशीनों के उपयोग में उत्तरोतर वृद्धि हुई है । रेलपथ- नवीकरण गाड़ियों का उपयोग भी किया जा रहा है ।

(10) रेलपथ ज्यामिति और रेलपथ की चालन विशेषताओं पर निगरानी रखने के लिए परिष्कृत रेलपथ अभिलेखनकारों, दोलनलेखीकारों ओर बाह्य त्वरणमानियों का उत्तरोतर उपयोग किया जा रहा है ।

(11) पटरियों में दरारों/ वेल्डिंग में विफलताओं का पता लगाने के लिए पर्याप्त संख्या में दोहरी पटरी पराश्रव्य दोष-संसूचकों की खरीद की जा चुकी है । स्वनोदित पराश्रव्य पटरी परीक्षण यानों की खरीद की जा रही है ।

(12) विभिन्न स्तरों पर रेलपथ का नियमित निरीक्षण किया जाता है ।

(13) रेल कर्मचारियों की भर्ती के तत्काल बाद उन्हें प्रशिक्षण दिया जाता है और उसके बाद उनके ज्ञान को आवधिक तौर पर अद्यतन कराया जाता है । रेलपथ कर्मचारियों के ज्ञान में वृद्वि करने और उसे अद्यतन करने के लिए समय-समय पर गोष्ठियों/ कार्यशालाओं/ फील्ड प्रदर्शनों का आयोजन किया जाता है ।

(14) मानसून, गर्मी और जाड़े के दौरान भेद्य खंड़ों में गैंगमैंनों द्वारा रेलपथ पर गश्त लगाना ।

(15) रेल स्टील की विशष्टियों को अपग्रेड किया गया है और यह इंटरनेशनल यूनियन ऑफ रेलवे (यूआईसी) की विशिष्टियों के अनुरूप है ।

(16) रेलपथ संरचना का योजनागत आधार पर ग्रेडोन्नयन किया जा रहा है ।

(17) रेलपथ को सही हालत में रखने के लिए यथा समय रेलपथ नवीकरण किया जाता है, बशर्ते कि धन उपलब्ध हो ।

(18) अधिक दुर्घटना की संभावना वाले चौपहिया मालडिब्बों (सीआरटी मालडिब्बों) को सेवा से हटाया जा रहा है ।

(19) रेलपथ और पुलों पर अपराध की रोकथाम के लिए जब कभी अपेक्षित होता है राज्यों के पुलिस विभागों के साथ निकट संपर्क रखा जा रहा है ।

(20) जहां कहीं व्यावहारिक हो फिश प्लेट वाले ज्वाइंटों की संख्या कम करने और भेद्य समझे जाने वाले खण्डों में स्थित ज्वाइंटों में दो फिश बोल्टों – प्रत्येक पटरी पर एक-की बरिंग के लिए अनुदेश जारी कर दिए गए हैं ।

(21) चोरी न किए जा सकने वाले एक इलास्टिक रेल क्लिप और फिश बोल्ट को विकसित किया जा रहा है ।

(22) गंभीर दुर्घटनाओं के लिए जिम्मेदार पाए गए अधिकारियों को बर्खास्तगी /सेवा से हटाए जाने की सीमा तक कड़ा दंड दिया जा रहा है ।

(ग) और (घ) जी हां, 7685 काचीगुडा- बंगलौर एक्सप्रेस की पटरी से उतरने की दुर्घटना में 19 व्यक्तियों की जानें गई और 78 लोग घायल हुए । रेलवे सम्पत्ति को 2.21 करोड़ रूपए की हानि होने का अनुमान है ।रेल सरंक्षा आयुक्त / दक्षिण मध्य सर्किल ने अपनी प्रारंभिक रिपोर्ट प्रस्तुत कर

दी है और उनका अंनतिम निष्कर्ष यह है कि "7685 काचीगुडा- बंगलौर एक्सप्रेस की पटरी से उतरने की दुर्घटना रेल कर्मचारियों से भिन्न अनधिकृत व्यक्तियों द्वारा आरी से बाई तरफ की पटरी का काटे जाने के बाद इसे पागिदिराई की तरफ अन्दर की ओर धकेल दिए जाने पर रेलपथ के साथ छेड़छाड़ के कारण हुई " । यह दुर्घटना " रेल कर्मचारियों से भिन्न अन्य व्यक्तियों द्वारा टैम्परिंग "की कोटि के अंतर्गत आती है ।

Accidents due to derailment

†*61. SHRIMATI PREMA CARIAPPA:††
SHRIMOTILALVORA:

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) the number of train accidents occurred due to derailments during the last four years;

(b) the main reasons therefor and the steps taken by Government to stop these accidents;

(c) whether it is a fact that the Bangalore Express met with an accident on 21 st December, 2002; and

(d) if so, the details of loss of lives and property and the reasons for , accident?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): (a) to (d) A Statement is laid on the Table of the Sabha:

Statement

(a) The number of train accidents, including derailments, during the last four years, from 1998-99 to 2001 -02 and in 2002-03 (upto-January, 2003) are as follows:

Year	Total train accidents	Total derailments
1998-1999	397	300
1999-2000	463	329
2000-2001	473	350
2001-2002	414	280
2002-2003* (April-January, 2003)	304	188

*Provisional

†Original notice of the question was received in Hindi.
††The question was actually asked on the floor of the House by Shrimati Prema Cariappa.

(b) Broad causes of the derailments are as under:

Broad Causes	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002 i	2002-2003* (April-January, 2003)
Failure of Railway staff	230	250	260	203	151
Failure of persons than Railway staff	10 other	18	25	18	3
Equipment failure	31	24	32	24	4
Sabotage	11	20	19	13	14
Combination of factors	1	—	1	—	—
Incidental	12	12	10	18	13
Could not be established	5	5	3	4	2
Under investigation	—	—	—	—	1
TOTAL:	300	329	350	280	188

*Provisional

To prevent derailments and reduce their impact, some of the measures are as under:

(i) A non-lapsable Special Railway Safety Fund of Rs. 17,000/-crore has been set up for renewal of over-aged assets and for safety enhancement works.

(ii) All the production units, majority of repair workshops and large number of Sheds/Depots have achieved ISO 9002 certification for their quality maintenance system.

(iii) Procurement of new generation diesel locomotives with enhanced safety features such as multi-re-setting vigilance control device,

computer controlled brake system, extended dynamic brake and creep control to avoid wheel slipping.

(iv) Fitment of micro processor control speed recorders to monitor speed of the train.

(v) Procurement of simulators as training aid to improve training of running staff.

(vi) Odour-cum-fume type hot box detectors are under lab tests for timely detecting and detaching hot boxes thereby preventing breakage of axle/journals on the run.

(vii) New wagons being inducted into the system are equipped with more reliable Casnub Bogies and Air Brake System Bogie Mounted Brake System on wagons has also been developed. The use of Composition Brake Blocks on wagons is being progressively increased.

(viii) Improvement in rolling stock design to reduce the impact of accidents and resultant casualties.

(ix) There has been progressive increase in use of Tie Tamping and Ballast Cleaning Machines for track maintenance. Track Renewal Trains are also being used.

(x) For monitoring track geometry and running characteristics of the track, sophisticated track recording cars, oscillograph cars and portable accelerometers are being used progressively.

(xi) For detection of rail fractures/weld failures, adequate double rail Ultra Sonic Flaw Detectors have been procured. Self Propelled Ultrasonic Rail Testing Cars are being procured.

(xii) Regular inspection of track at various levels is undertaken.

(xiii) Training to Railway staff is provided immediately after their recruitment and thereafter their knowledge is refreshed periodically. Seminars, workshops and field demonstrations are also organized for 'permanent way' staff from time to time to enhance and update their knowledge.

(xiv) Patrolling of railway track by gangmen is carried at vulnerable locations during monsoon, summer and winter.

(xv) The specifications of rail steel have been upgraded and are in conformity with the International Union of Railways (UIC) specifications.

(xvi) The track structure is upgraded on planned basis.

(xvii) To keep the track in good condition, track renewals are carried out whenever it becomes due subject to availability of funds.

(xviii) Derailment prone four wheeler wagons (CRT wagons) are being phased out of service.

(xix) Closer liaison is being maintained with State Police Departments, wherever required for prevention of crime on Railway tracks and bridges.

(xx) Instructions have been issued to reduce the number of fish plated joints wherever feasible and for burring of two fish bolts, one on each rail, at joints located in the stretches considered vulnerable.

(xxi) An anti-theft elastic rail clip and fish bolt fastening is under development.

(xxii) Stringent penalty to the extent of dismissal/removal from service is being imposed on officials causing serious accidents.

(c) and *($)* Yes, Sir. In the derailment of 7685 Kacheguda—Bangalore Express, 19 persons lost their lives and 78 persons were injured. The loss of Railway property has been estimated to the tune of Rs. 2.21 crores. Commissioner of Railway Safety/South Central Circle has submitted his Preliminary Inquiry report and has concluded in his provisional findings that "derailment of 7685 Kacheguda — Bangalore Express occurred due to tampering with the track by way of cutting of left hand side rail by hacksaw and thereafter pushing its Pagidirai end inside by an unauthorized persons other than Railway staff". The accident falls under the category of "Tampering with track by persons other than railway staff".

SHRIMATI PREMA CARIAPPA: Sir, it has been observed that the majority of accidents in goods as well as passengers trains are due to derailments resulting in loss of life-including women and children-and property. Hundreds of people die in accidents and hundreds of people

are injured and many of them die later on. Many victims of railway accidents are still dying. I would like to know whether the Railways have conducted any in-depth study to ascertain the factors responsible for a large number of derailments resulting in accidents. I would like to know the findings and details thereof and the corrective measures that have been taken to minimise such mishaps.

श्री नीतीश कुमार : सभापति महोदय जब भी कोई दुर्घटना होती है तो उसकी जांच होती है जांच रेलवे आफीसर्स की एक कमेटी के द्वारा होती है और अगर सीरियस एक्सीडेंट है तो उसकी जांच के लिए प्रॉविजन किया हुआ है कमिश्नर की रेलवे सेफ्टी का । वे उस सर्किल की जांच करते है और कभी-कभी चीफ कमिश्नर रेलवे **सेफ्टी** भी जांच करते हैं और आवश्कता पड़ने पर कमीशन ऑफ इन्क्वायरी एक्ट के अंतर्गत भी कमीशन बहाल किया जाता है । जांच के बाद जो उनकी रिकमण्डेशन्स होती हैं, उन पर अमल किया जाता है ।

जहां तक इन-डेप्थ स्टडी का सवाल है, एक्सीडेंट का इन-डेप्थ स्टडी किया जाता है । जहां तक डिरेलमेंट का सवाल है, उसके भी कई कारण होते है । इन रेलवे स्टाफ के कारण हो सकता है, दूसरे लोगों की गलती से भी डिरेलमेंट हो सकता है, इक्युपमेंट फैल्योर के कारण हो सकता है, रालिंग स्टाक में कोई गड़बड़ी हो जाने के कारण हो सकता है, सिग्नल, टेलीकाम के कारण हो सकता है या फिर मिसक्रियेंट्स एक्टिविटी या सेबेटाज के कारण भी डिरेलमेंट हो सकता हैं । कुछ एक्सीडेंट्स और उसमें खासकर डिरेलमेंट इंसीडेंटल रीजन्स भी हो सकते हैं, एक्ट ऑफ नेचर के कारण भी हो सकते है ।उसकी गहराई से जाचं –पड़ताल की जाती है, उसका अध्ययन किया जाता है और जांच पड़ताल के बाद जो नतीजा निकलता है उसके आधार पर आगे की कार्यवाही की जाती है।

सभापति महोदय, जहां तक एक्शन्स इनीसिएट करने की बात है । हमने मूल प्रश्न के उत्तर में जो स्टेप्स उठाये हैं, उनका जिक्र कर दिया है, to prevent derailments and reduce their impact, some of the measures are as under:

एक नहीं अनेक कदम उठाये गये हैं जिनका तीन पृष्ठों में उल्लेख किया गया है। उसको दोहराने की आवश्यकता नहीं है ।

SHRIMATI PREMA CARIAPPA: Sir, everybody knows that not only human error but also old tracks and bridges are one of the reasons for these accidents. I would like to know how monitoring of tracks is done. Has any responsibility been fixed? If so, how many railways officials have been held responsible for accidents due to derailment in the last four years?

श्री नीतीश कुमार : सभापति महोदय, जो डिरेलमेंट या एक्सीडेंट में जो आफीसर्स या एम्पलाइज रेसेपोसेबल पाये जाते हैं, उनके खिलाफ कार्यवाही की जाती है। अगर हम देखें तो 1997 में नम्बर आफ कंसीक्वेंशियल ट्रेन एक्सीडेंट 396 थे जिनके ऊपर कार्यवाही की गई, वे कुल मिलाकर के 654 लोग थे। उसी प्रकार से आगे बढ़ें तो 2001-02 में 557 लोगों के खिलाफ कार्यवाही की गई है। यहीं नहीं 1998-99 सें 2001-02 तक की अवधि को हम देखें तो 26 आफीसर्स के खिलाफ कार्यवाही की गई हैं जिसमें से दो ड़िवीजनल रेलवे मैनेजर और दो एडीशनल डिवीजनल रेलवे मैनेजर थे।

जहां तक आपने पुराने एसेट्स की बात कहीं है, उनके रिनुअल का काम डिप्रीसएशन रिजर्व फंड के माध्यम से निरन्तर चलता रहता है। लेकिन यह देखा गया है कि जितना रिनुअल के लिए पैसा चाहिए, उतने पैसं का इंतजाम रेलवे नहीं कर पा रहा है, इसीलिए जस्टिस खन्ना की अध्यक्षता में एक रेलवे सेफ्टी रिव्यु कमेटी बनाई गई थी। उन्होंने कई सिफारिशें की हैं। उसमें एक बहुत महत्वपूर्ण सिफारिश यह थी कि जो ओवर ऐजेड ऐसेट्स हैं, उनके रिन्युअल के लिए अलग से फंड बनाया जाए। उस अनुशंसा को स्वीकार करते हुए गवर्नमेंट ने 2001 में स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड बनाया और 17 हजार करोड़ रूपये 6 वर्षो में खर्च करने का निर्णय लिया गया ताकि हमारे जितने ओवर ऐजेड ऐसेट्स हैं, चाहे वे टैक्स हों, ब्रिजिज़ का रिप्लेसमेंट हो या री बिल्डिंग हो, रोलिंग स्टॉक का हो, सिग्नल इक्विपमेंट्स का हो या दूसरे सेफ्टी इनहांसमेंट आइटम्स के हों, इन पर पहली अक्तूबर 2001 से काम शुरू हो गया। 2001-2002 में 1.434 करोड़ रूपये खर्च किय गये, 2002-2003 में 2210 करोड़ रूपये का प्रोविज़न है और जो अंदाजा लगाया गया है, हम उससे ज्यादा खर्च करेंगे।

SHRIMATI BIMBA RAIKAR: Sir, sometimes, accidents take place because drivers are drunken, I think there is a machine called Breath Analyser. With the help of this machine, you can detect whether a driver is drunken or has taken any intoxicated substance. So, I would like to know from the hon. Minister whether the Government has got any machines; and are they really using those machines? Or, still, are they in . the process of procuring such machines? If machines are available with the Railways, are they available in sufficient quantities so that they can conduct inspection on the erring drivers?

Secondly, I would like to say that, nowadays, there is a machine called Ultrasonic Flaw Detecting Device which can test the railway tra.ck. Sometimes, accidents are due to derailment. So, the capacity, and the strength of the track can be detected with the help of this machjne. I would like to know from the hon. Minister whether the Railways have such machines for testing the track.

Thirdly, a Committee was constituted to look into the distress bridges. As my sister said, the existing railway bridges are as old as hundred years. They were built during the British time. After that, I do not think that any new bridges have been constructed in India. So, I would like to know from the hon. Minister whether the Government is paying any attention on constructing new bridges. Or, is the proposal still under consideration? I hope the hon. Minister will reply.

श्री नीतीश कुमार : ड्राइवर्स जो गाड़ी चलाते हैं, वे शराब न पी सकें और जो शराब पीते है, उनको पकड़ा जा सके, इसके लिए टैस्ट किये जाते है। जो Breathe Analyser की बात की, उसका इस्तेमाल किया जाता है । लेकिन देखा यह जाता है कि कभी-कभी उसको भी धोखा दे जाते हैं इसलिए इसके बारे में और विचार चल रहा है कि कैसे एक फूल प्रूफ सिस्टम बन सके जिसमें कोई भी शराब न पी सकें। डयूटी ज्वाइन करने के पहले हो सकता है कि कि ड्राइवर ने न पी हो लेकिन बीच में अगर कोई ले ले तो उसके बारे में काफी चिंता होती हैं।

इसलिए यह भी कोशिश हो रही है कि ऐसे लोगों के बारे में पता लगाया जाए और उनका अलग रिकॉर्ड रखा जाए तथा उन्हें इस तरह की ड्यूटी न दी जाए। इस पर भी काम चल रहा है। हमारे जो ह्यूमैन रिसोर्स मैनेजमेंट के द्वारा, एक सैंस आफॅ डिसिप्लिन का भाव उनके अंदर आ सकें, उनके लिए रिफेशर कोर्स चलाकर उनको ट्रेनिंग दी जाए – उसके लिए काम चल रहा है।

श्री सभापति : रिफेशर कोर्स किस चीज़ का ? पीने का ?

श्री नीतीश कुमार: नहीं सर। ताकि उस पर रोक लगाई जा सकें। ताकि उनको बताया जा सके कि अगर वे पीकर गाड़ी चला रहे हैं तो उससे क्या परिणाम हो सकते है । इस प्रकार हर प्रकार से कोशिश हो रही है। ऐसे लोगों को वीड आउट करने की भी कोशिश हो रही है, सब कुछ किया जा रहा है। आपने ट्रैंक की जांच पड़ताल के लिए मशीनों के संबंध में कहा। ट्रैक की जाँच के लिए काफी किस्म की मशीनें हमारे पास उपलब्ध हैं जिनके द्वारा जांच की जाती है। इसके अलावा मशीन के द्वारा मैंटेनेंसे का दायरा बढ़ाया जा रहा है। अल्ट्रासोनिक फ्लॉ डिटैक्टर डिवाइसिज़ हमारे पास है। उसके लिए दूसरे भी डिवाइसिज खरीदने की प्रक्रिया हो रही है और इस संबंध में कोशिश हो रही है । जहां तक ब्रिजिज़ का सवाल है हमारे ब्रिजिज़ के इंसपैक्शन का एक शैड्यूल बना हुआ है, उसका एक तौर तरीका है लेकिन दुनिया भर में किस प्रकार से ब्रिज मैंनेजमेंट हो रहा हैं, इसका अध्ययन करने के लिए कुछ लोंगों को बाहर भी भेजा गया था। वे लोग वहां से आएं हैं और हम मॉडर्न ब्रिज मैनेजमेंट सिस्टम के लिए भी काम कर रहे हैं। जहां तक माननीय सदस्या ने कहा कि ब्रिटिश जमाने के पुल बने हुए हैं, हमने नए पुल नहीं बनाए हैं। हम रोज नए पुल बना रहे हैं। पुराने पुलों की जगह पर नए पुल बनाते हैं। जिन पुलों की स्ट्रैथनिंग की जरूरत होती है, उनको स्ट्रैंथन करते हैं। यह

सोचना कि ब्रिजेज़ पर ध्यान नहीं है, उचित नहीं होगा । जस्टिस खन्ना कमेटी ने भी यह आइडेंटिफाई किया था । इसके बाद भी आइडेंटिफाई किया गया है । पूरे रेलवे सिस्टम में हमने माना है कि 1 अप्रैल, 2002 तक 527 डिस्ट्रेस्ड ब्रिजेज़ हे जिनमें से 341 ब्रिजेज़ का रीहैबिलिटेशन या रीबिल्डिंग इसी फाइनेंशियल ईयर में प्लांड हैं ।

श्री सभापति : मंत्री जी, आज आपको महिलाओं को फेस करना है । मैं सबको एलाऊ कर रहा हूं । श्री मती सविता शारदा, पूछिए ।

श्री मती सविता शारदा : धन्चवाद सभापति महोदय । मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहती हूं कि अभी पटरियों की बात हो रही है । मंत्री जी का मालूम है कि हम रेलवे के 150 वर्ष सेलीब्रेट कर रहें है । मैंने कई इंजीनियर्स से बात की तो उनका कहना है कि हमारी जो पटरियां हैं, वे बहुत पुरानी है और शताब्दी जैसी जो फास्ट ट्रेन्स है, उनकी गति मर्यादा तेज होने के कारण वे पटरियां उसको सह नहीं पाती हैं और एक्सीडेंटस हो जाते हैं । साथ ही अभी मंत्री महोदय ने पुल के बारे में बताया । मंत्री महोदय को मालूम होगा कि मुम्बई से आते समय रास्ते में सूरत पड़ता है और यहां पुल दो बार टूट चुका है जिसके कारण जान-माल का नुकसान तो होता ही है लेकिन इसके साथ ही साथ जो लोग ट्रैंवल करते हैं, उनके भविष्य का भी सवाल होता है जैसे कि किसी को इंटरव्यू के लिए जाना होता है, वह लेट हो जाता है, उसका टाइम निकल जाता है और उसका भविष्य खराब हो जाता है । साथ ही जो ट्रेन्स देर आ रही है, उसके बारे में आप क्या विचार कर रहें हैं ?

श्री नीतीश कुमार : ब्रिजेज़ के बारे में अभी हमने जानकारी दी है कि ब्रिजेज़ की रीबिल्डिंग और रीहैबिलिटेशन का प्रोग्राम चल रहा है । महोदय, ब्रिजेज़ की जाचं पड़ताल के लिए 1980 के दशक में भी कमेटी बनी थी और उन लोगों ने आइडेंटिफाई किया था । उसके हिसाब से यह काम रेग्यूलर बेसिस पर चलता है। इसके अलावा जा भी थकानग्रस्त पुल है,डिस्ट्रेस्ड ब्रिजेज़ हैं, उनके रीहैबिलिटेशन का काम चल रहा है । स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड से भी वह काम होता हैं और रेग्युलर कोर्स में डी.आर.एफ. की मद से भी इस काम को हम करते हैं ।

श्री मती सरोज दुबेः सभापित महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहती हूं कि रेल दुर्घटाओं का सच कानून-व्यवस्था और रेल की पटरियों के बीच में छिपा होता हैं । जब भी कोई रेल दुर्घटना होती है तो केन्द्र सरकार और राज्य सरकार के बीच में एक विवाद पैदा हो जाता है । रेल मंत्रालय कहता है कि प्रदेश की कानून व्यवस्था ठीक नहीं है, शरारती तत्वों ने तोड़-फोड़ कर दी और प्रदेश सरकार कहती है कि नहीं रेलवे विभाग से गलती हुई हैं । इस तरह के विवाद से जाचं सही तरह से नहीं हो पाती है । ...(**व्यवधान**)...रूक जाइए, पूछने दीजिए मुझे । बिहार, में क्या, पूरे देश में यही हो रहा हैं ।

महोदय, अभी रेल एक्सीडेंट्स का इतिहास हम देख रहे थे । रेल के पटरियों से उतरने वाली

बहुत कम घटनांए हैं जबकि ज्यादातर घटनाएं पटरियों के जोड़ खुले होने के कारण होती है । कभी-कभी शरारती लोग उसके जोड़ काट देते हैं । मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहती हूं कि जो राज्य और केन्द्र का विवाद है, उसको दूर करके आप रेलवे एक्सीडेंट्स के सही कारणों को पता लगाइए ताकि उनका निदान हो सके । जितनी भी रेल पटरियां है, जितने ट्रैंक हैं, मेरे ख्याल से अभी तक उनकी जांच इंसानी तौर पर, मानवीय रूप से की जाती है और कई बार उसमें लोग लापरवाही कर देते हैं जिसका नतीजा यह होता है कि रेल की टूटी पटरी रेल का दुर्घटनाग्रस्त बना देती है । अभी बजट आएगा ...

श्री सभापति : आप भाषण मत दीजिए, क्वेश्चन कीजिए । और महिलाएं भी पूछना चाहती हैं, आप उन सबका समय मत लीजिए ।

श्री मती सरोज दुबे : मैं जानना चाहती हूं कि पटरियों के सुधार और विवाद की जाचं करने के लिए आप क्या कर रहे हैं ?

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, माननीय सदस्य ने कहा कि कई बार दुर्घटनाएं होती है तो उनसे केंन्द्र और राज्य के बीच मे विवाद होता है । मैं नहीं मानता हूं कि राज्य और केन्द्र के बीच में विवाद होता है । पटरियों की हिफाजत करना, सुरक्षा उसकी सिक्योरिटी की जवाबदेही राज्य सरकार की भी है । पटरी खुली होती है और 1,08,000 किलोमीटर हमारा ट्रैक लेंथ है और 63,000 किलोमीटर हमारा रूट लेंथ है । भरोसे और विश्वास पर ही रेल का संचालन संभव है और सबके लिए जवाबदेही निर्धरित हैं कि उसकी क्या रिस्पांसिबिलिटी हैं । रेलवे का काम हैं उनकी सेफ्टी को देखना और खास-खास समय में और खास-खास मौसम के मामले में उसके लिए और व्यवस्था करना । इसके अलावा जब राज्य कानून और व्यवस्था से जुड़ा हुआ, लोगों के साथ परामर्श से अगर कोई वलनरेबुल लोकेशन तय होता है तो ज्वाइन्ट पैट्रोलिंग भी की जाती है । रेलवे की तरफ से अलग से पैट्रोलिंग भी की जाती है । अपने कहा कि तोड़फोड़ की कार्यवाही होगी, डिरेलमेंट की हमारे पास फिगर है । महोदय, अगर आप देखें तो अप्रैल 1998 से अभी तक यानी पिछले चार वर्षो में 6मेजर रेल डिरेलमेंट की घटनाएं हुई हैं । इसमें दस या दस से अधिक लोगों की मौतें हुई हैं । अगर इस तरह के इंसिडेंट्स को देखें तो पांच डिरेलमेंट डयूटू सेबोटाज है । हमारे पास एक-एक घटना के बारे में विस्तृत जानकारी है अगर इस साल को ही लें तो पाचं मेजर एक्सिडेंट्स हुए हैं । इसमें से 3 में सेबोटाज के चलते यह बात सामने आई हैं । हमारे यहां व्यवस्था हैं, कमिश्नर रेलवे सेफ्टी जांच करते हैं । वे जो बताते है कि रेलवे दुर्घटना के क्या कारण हैं उसको रेलवे स्वीकार करती है । लेकिन यह सबके सहयोग से संभव हैं । दूसरी बात उन्होंने कही हैं कि पटरियों की जाचं पड़ताल का काम सिर्फ ह्यूमन बींग करता है, ह्यूमन बींग तो करते हीं हैं । हम मैंन्युअली भी करते हैं । लेकिन इसके अलावा कई प्रकार की मशींने हमारे पास उपलब्ध हैं और जो नई टैक्नॉलोजी आती है, हम उसको भी

एक्वायर करते हैं । बाजाफ्ता मशीनों के जरिए भी रखरखाव का काम किया जाता है ।

Strategic plans to counter drought

*62. SHRIMOTILALVORA:
SHRI SANTOSH BAGRODIA:†

Will the Minister of AGRICULTURE be pleased to state:

(a) whether Government have worked on strategic plans to counter the drought in the coming year, in dry State like Rajasthan, Gujarat, M.R etc.:

(b) if so, the highlights of such a plan;

(c) if not, whether Government realize the planning to counter drought conditions needs to be done in advance; and

(d) if so, what steps Government propose to take to protect the standing crops when the drought conditions arise this summer?

THE MINISTER OF AGRICULTURE (SHRI AJIT SINGH): (a) to (d) A Statement is laid on the Table of the Sabha.

Statement

(a) to (d) Measures to protect crops from drought this year or to deal with the situation if a drought recurs in the 'coming year[1] require short term measures through Contingency Plans to be drawn up and implemented by the State Governments concerned, with Central Government extending assistance whenever required.

For States like Rajasthan, Madhya Pradesh and Gujarat considerable area has remained unsown even in Rabi due to the lingering effects of drought. For area which were sown, however, the State Governments have made adequate arrangements to provide irrigation and other inputs including supply of electricity for operation of pumps and tube-wells. No serious damage to such crops, is, therefore, apprehended during the "summer months", unless there are large scale diversions of water for irrigation, for drinking water purposes.

†The question was actually asked on the floor of the House by Shri Santosh Bagrodla.